

# LIVET OMBORD I SYDFYNSKE SKONNERTER

Af

H. HEMMINGSEN

*Forfatteren, der har sejlet som sømand på de berømte sydfynske sejlskibe, inden de blev motoriserede, giver en fornøjelig skildring af livet ombord og af folkene. Skønt den tid ikke ligger så forfærdelig langt tilbage, forekommer den os dog uendelig fjern. Selv om kårerne var hårde og kosten knap, synes forfatteren dog, at tiden var forskønnet med en ikke ringe portion romantik.*

SOM ET BLÅT fløjsbånd glider Svendborgsund mellem grønne øer som et evigt uforgængeligt minde om den svundne sejlskibsperiode.

Lyden af spantøkserne fra de en gang så talrige værfter rundt om på de skovklædte strande er forlængst forstummet og dermed forsvandt også de sidste af de i det sydfynske arkipelag hjemmehørende skonnerter, der i de store år viste flaget på verdenshavene.

Svendborgs og de omliggende øers betydning som center for sejlskibsfarten må ses i lyset af den udvikling, der har fundet sted gennem århundreder. De gamle og velfunderede købmænd, af hvis navne enkelte endnu lever, har spillet en afgørende rolle både som redere og enkelte også som førere af egne fartøjer til hjembringelse af laster på egen køl. De gamle købmandsgårde, hvoraf der nu kun eksisterer enkelte, har grundet deres velstand på søfarten i de rige og blomstrende år.

Interessen for skibsfart var stor i den sydfynske befolkning, også i de bredere lag, hvilket gav sig udslag i de mange partsrederier, der dannedes i årene op til og umiddelbart efter den første verdenskrig og som var medvirkende til, at befolkningen åndede og levede med

i søfarten og dens trivsel i en grad, man i vore dage kunne ønske lige så udbredt i et land, hvor, som det jo siges, dansken fra arilds tid husvant har plasket til søs.

Samhørigheden med skibe og hav var stor i disse år, hvor den lokale skibsfart trivedes, men hvor også følgerne af forlis og bortgang rakte ind i mange af de små hjem, der enten havde en mand, far eller søn med i fartøjet, som blev meldt savnet. Og det var ofte sorgen og uvisheden holdt sit indtog i mange svendborghjem. Mange fartøjer og deres besætninger nåede aldrig hjem igen, men blev ofre for storme og krigsforlis. Mangelen på kommunikationsmidler bevirkede, at frygten for dette eller hint fartøj og dets besætnings skæbne holdt sig i måneder og år inden visheden bortjog ethvert håb.

Livet ombord i skonnerterne var hårdt og realistisk og egentlig blottet for den romantik, mange forbinder med skibe under sejl. Så hvad der drog søfolk ombord under de slidsomme vilkår, kan nok være vanskeligt at definere. Betalingen for arbejdet var ringe, arbejdsdagen lang og uden faste afgrænsninger, ligesom kosten som regel var mangelfuld og utilstrækkelig.

De gamle og mange gange hårdhudede sejlskibsførere stillede store krav til deres besætninger, krav som de selv havde måttet honorere, da de begyndte til søs, og som de derfor betragtede som noget selvfølgeligt.

De var som sagt karrige med den månedlige hyre. En svendborgskipper, der med den 3-mastede bramsejlskonnert, han var fører af, gik i newfoundlandsfart, udtrykte det på den måde, da han skulle forhyre en mand: – Når man skal betale 23 kroner om måneden, må man også vide lidt om, hvem man får ombord i sit skib –. Det var synspunkter alle svendborgskippere kunne bifalde og nikke anerkendende til.

Den stedlige hyrebasse kom ved mønstringerne ind i billedet. Dennes opgave i enhver oprettelse af et arbejdsforhold var i høj grad tosidig. Dels skulle han overbevise skipperen om, at manden, han havde fremskaffet, var i besiddelse af de ønskede færdigheder til arbejdet ombord, dels skulle han overfor den forhyrede fremhæve



Thurø Bund med oplagte skibe i vintertiden, ca. 1900. Foto fra Søfartssamlingerne ved Svendborgsund.

*Thurø Bund ab. 1900 with ships laid up for the winter.*

skibets og førerens fortræffelige egenskaber, der gerne blev malet i lidt mere lyserøde farver, end de egentlig fortjente. At de så meget hurtigt viste sig at blegne, når mønstringen var i orden og den forhyrede med sin køjesæk og madras var kommet ombord, var der ikke meget at gøre ved.

Set ud fra vore dages begreber om komfort var forholdene ombord i et sejlskib meget primitive. I de fartøjer hvor der ikke fandtes et mandskabsruf på dækket, boede mandskabet i et lukaf forude under dækket. Dette lukaf havde form efter forskibet, bredest ved agterskoddet, hvor fokkemasten var ført gennem dækket og her forsynet med en mastkrave, der skulle hindre søvandet i at trænge ned i mandskabslukafet. Dette spidsede til forefter og endte i den såkaldte *forepeak*, hvor sejlkøjen som regel fandtes. I lukafet, der tjente som både spise-, sove- og opholdsrum for mandskabet, fandtes et antal faste køjer, fire, seks, otte eller flere, alt efter fartøjets størrelse og dets sejlføring.

På agterskoddet, lige under lejderen, der førte ned fra kappen,

fandtes et bord, fastgjort til skoddet, og langs lukafets sider foran køjerne var der faste bænke, der imidlertid ikke indbød til længere tids magelighed. Efter skafningen og på frivagterne tørnede man ind i køjerne, hvor man bag de blomstrende forhæng, der kunne variere i farveudfoldelse alt efter de forskellige besætningsmedlemmers fantasi, for en stund kunne hengive sig i Morfeus arme og der glemme rortørnens strabadser på det åbne og ubeskyttede halvdæk eller de rygende styrt søer over bakken, hvis man havde haft udkikken.

Under sådanne forhold tilbragte man de korte spisepauser og de mange gange knapt tilmålte frivagter. Luften hernede var klam af det altid våde tøj, som man kun havde ringe mulighed for at få tørret. På skoddet, hvor det blev hængt op, inden man tørnede ind, havde det under skibets bevægelser tegnet halvcirkler hvor malingen var slidt af. Nok fandtes der i lukafet en lille ovn, men denne kunne kun benyttes, når skibet lå i havn. I søen og under slingerage var den nødvendigvis rigget ned og stuvet af vejen.

Skibets ankerkæder var ført ned gennem lukafet og ned i kædebrøndene under dørken. Under slingerage leverede disse kæder et lydeligt akkompagnement til samtalen i lukafet og virkede ikke ligefrem befordrende på den så hårdt tiltrængte søvn. Luftfornyelsen i lukafet, der lod meget tilbage at ønske, kom foruden fra kappen, der dog som regel måtte lukkes til i søen for at undgå at søerne vaskede ned igennem den, fra en som oftest utæt ventil. Et par matte dæksglas sørgede om dagen for en nødtørftig lystilførsel. Var denne helt utilstrækkelig, kunne man tænde den kardansk ophængte messingslingrelampe, der enten kunne være anbragt på skoddet eller hænge i en krog under dækket. Denne sidste belysningsmulighed var dog helt afhængig af skipperens eller styrmandens rundhåndethed eller snarere mangel på samme med den kostelige petroleum, der ikke var umiddelbart tilgængelig for folkene men opbevarede*s* i *hytten*, et ruf agter, hvor det tillige med tovværk, maling og andet grej vogtedes som klenodier.

Lysten til søen var ikke en trang, der pludselig opstod. Den lå latent hos de drenge, der, uden at vide hvornår det begyndte, påstod,

at de altid havde haft hu til søen, en lyst, der næsten var indgivet dem med modermælken.

De romantiske forestillinger om livet i sejlskibene nærdes af synet af de mange dejlige fartøjer, der havde hjemme i det sydfynske øhav. Ved værfterne lå de som vuggende svaner – i vintermånederne som stækkede fugle med vinden spillende i barduner og stag og med ankerkædens filing i klydset, ligesom skælvende i længsel efter de lange rejser med alt i top. I forårsmånederne under labsalving og eftersyn på beddingen og derefter under proviantering og udrustning. Så vågnede det hele til live, der kom folk ombord og mulighederne for drenge med lyst til søen tog fart. Forhyringsagenten, den allestedsnærværende, havde travle dage. Vintermånederne igennem havde han haft næsten daglige besøg af det nye kuld, der med usvigelig sikkerhed blev udklækket år efter år. Man kunne ikke hurtigt nok få dæk under fødderne. Og der var forlængst givet løfter om hyre i denne eller hin bramsejls- eller topsejlsskonnert.

Forhyringsagenten, den af staten autoriserede, som der stod at læse på hans dør, ødslede ikke under denne venten tiden bort. Med beretninger fra hans egen tid til søs nærrede han drengenes letpåvirkelige fantasi, idet han dog aldrig undlod at fortælle dem om strabadserne og den hårde tilværelse, der altid havde været og efter hans mening stedse ville blive sømandens lod.

Men om foråret blegnede alle forsikringer om sølivets barskhed og afløstes af en stormende længsel efter at komme til søs. Det var umuligt at tænke på længere at gå i den ulidelige venten. Mønstringen til skibene fandt sted og den dag, man stod med sin søfartsbog, hvori mønstringsbestyreren havde indført, at man var forhyret som kok og ungmand og med påtegningen *Udenfor indskrænket fart*, følte det som et betydningsfuldt skridt på vejen til ros og magt.

Det vil være urigtigt at tro, at svendborgskonnerterne, og de sydfynske iøvrigt, alle tilbragte vinteren i hi i de hjemlige havne. Dette var absolut ikke tilfældet. Mange lå på rejser hele året rundt fjernt fra Svendborgsund. Overalt på kloden viste de flaget og mange sås kun med års mellemrum på de hjemlige breddegrader. Da var værft-

terne rundt om i det sydfynske arkipelag som reder, de tyede til for at få udbedret havarier og skader efter flugten over de store have. Mangen en sprængt røstkætting og et skøret mærsejl, der havde fået sin bekomst i en piber i Nordatlanten, måtte vente på endelig udbedring, til man efter vel overstået rejse lagde ind ved det hjemlige værft for et gennemgående eftersyn. Her gik så skibstømrere og sejlmagere i gang med kalfatring og det nødvendige sejlmagerarbejde, så fartøjet atter kunne blive i en sådan stand, at det kunne trodse hav og vejr på de lange sejlads.

Derefter kom de nye besætninger ombord og efter udproviantering var fartøjerne atter rede til mødet med Neptun.

Mellem alle de søklare skonnerter, der lå i havnen, kendte den unge mand, der nu for alvor skulle føle et skibsdæk under sig, allerede på afstand det skib, der i de kommende måneder eller måske år skulle være hans hjem og arbejdsplads. Endnu før han kunne skimte navn og hjemsted, syntes han, *hun* var dejlig, som hun lå der med kæderne stukket ud. Han beundrede hendes flugtede linier og gillingens vage stigning. Måske var der ikke det samme spring i hendes skandæksliste, som den dag hun forlod værftet for første gang, men han holdt allerede af hende for det bid af vejr og hav, der havde mærket hende. – Havets gud – tænkte han – havde fundet hende værdig til alderens adelsmærke –.

Han lukkede øjnene og så hende for sig under skyer af svulmende sejl. Han syntes at kunne høre bovvandet stå med klingrende, morildslysende vinger i mørket og rase langs lugekarmene i læ, mens flygtende skyer skiftevis tændte og slukkede stjernerne på den forrevne atlanthimmel.

Så fik han fat i en jolle og roede i den dæmrende morgen ud til skonnerten og kravlede ombord.

Skonnerten skælvede svagt, og agterenden steg og sank i det blåsorte vand, mens gryet så over horisonten om nu al ting var rede til det store under – en ny dag over Svendborgsund med alle fartøjerne til ankers spejlende deres smækre linier i det vand, der første gang havde taget imod dem og kærtegnet deres skrog, der var skabt



Svendborg havn vinteren 1921 med oplagte sejlskibe. Foto i Søfartssamlingerne ved Svendborgsund.

*Sailing-ships in the harbour of Svendborg during winter-time 1921.*

af det tømmer, skaberen havde ladet vokse som egetræer rundt om i vort havkransede land.

Den unge mands forbindelse med havet var omsider blevet en fuldbyrdet kendsgerning, og ved daggry stod skonnerten Svendborgsund ud i en frisk bramsejlskuling. Vinden skrallede, og skonnerten måtte gå over stag, til den lå bidevind over den anden bov. Besætningen på fire mand samt skipper og styrmand var alle på dækket. Folkene klar til at løbe væk med alt det tovværk, der indtil sejladsen begyndte havde været opkvejlet på naglebænkenes kofilnagler. – Klar til at vende! – lød skipperens ordre fra halvdækket, hvor han i betragtning af det grunde farvand selv stod ved roret. – Los klyverskøde – Stik op halser – var de efterfølgende ordrer. Skonnerten luvede efterhånden op i vinden, da roret blev lagt i læ, rejste sig og brød med forskibet Lunkebugtens krappe søer, der brødes mod stævnen. Det gjaldt nu om at få forsejlene bak, så det kritiske punkt under sejlmanøvren kunne blive overstået. Klyveren blev halet over og mesanbommen firet af. Så faldt skonnerten rask af for vinden,

forsejlene blev brast, skøderne haledes for, og idet den friske kuling fyldte sejlene, krængede skonnerten over på den anden bov og skød langsomt over stævn påny. Hermed var stagvendingen til ende og folkene kunne begynde at klare op på dækket, så alt kunne være klar til næste manøvre.

Svendborgsund lå nu langt agterude og afskeden med familie og venner i den gamle søfartsby blev hurtigt glemt under det krævende arbejde ombord. Tanker om dette eller hint måtte vente, til frivagten tørnede ind og vagterne ombord var begyndt at dreje. Først da kunne man i lukafet forude og i salonen agter få tid til at beskæftige sig med det mere personlige. Nu lå mange døgnsejladse forude, hvad enten rejsens mål var det solgyldne Spanien, det stormomsuste Newfoundland eller den fjerne Kinakyst.

Efter opklaring overalt delte kaptajnen besætningen op i vagter. Frivagten tørnede ind, efter at dagen var gået med det vante arbejde og sejlmanøvrer. Henunder aften blev der forholdsvis stille i skonnerten. Man hørte kun søens skvalp og rorgængerens gentagne af kursen, når en ny blev stukket ud. På den mørke aftenhimmel lyste stjernerne, og i skæret fra nathusets petroleumslampe, der oplyste kompasrosen, kunne den, der forude trak kappen til over nedgangen til lukafet, skimte den ensomme rorgængerens ansigt. I den kølige aften og overladt til sine egne tanker greb han fast om ratknagerne og forsøgte efter bedste evne at holde den udstukne kurs. Hans tanker gik oftere end godt var for hans betydningsfulde opgave som rorgænger til den lune køje. Men mulighederne i den retning lå hen i det uviste. Skarpe afgrænsninger mellem vagt og frivagt var ukendte begreber. Og desuden var skonnerten ved at være til års og der ville sikkert hen på natten blive pumpejov.

På hundevagten var vinden frisket stærkt og skonnerten lå bidevind på vestlig kurs med et enkelt reb i bomsejlene og med bjærgede forsejl. Skibet gjorde kun ringe fart, duvede svært og huggede stævnen i søens grågrønne vand. Søerne vaskede over bakken og fossede agterud i et hvirvlende sprøjt for til sidst at vælte ud af de læ spygatter.



Til hen på morgenen var der kontrær vind med byger, der vaskede over dækket, men omsider rummede vinden, og da dagvagten tørnede til, kunne man gå i gang med at udbedre et par mindre havarier, som skipperen med minutøs nøjagtighed indførte i journalen. Endskønt han kun sjældent veg tilbage for at prange sejl, havde han på hundevagten besluttet at mindske skonnertens sejlføring. Ved logningen på morgenvagten viste den udsejlede distance sig at være tilfredsstillende trods nattens mindre gode vindforhold.

Efter adskillige døgn sejlads befandt skonnerten sig i Den spanske sø og mødte her de nordlige vinde, der søfolk imellem går under betegnelsen „Portugisernorden“. Efter døgn med dårligt vejr havde skonnerten fanget denne gode brise, vejret bedredes og temperaturen steg kendeligt. Vinden var nu *plat-for-de-gat* og skonnerten rullede blidt i de lange atlantehavsdønninger med alt i top. Dagvagten havde haft fuldt op at gøre og fra dæk til top svulmede de store hvide duge, som sejlmageren i Brogade i Svendborg med kyndig hånd havde forfærdiget. Klyver og læsejl stod fyldte af den gode brise fra nord og da der blev slået glas klokken 12 middag kunne alle med god samvittighed gå i gang med kokkens frembringelser, der på denne dag som på utallige andre bestod af gule ærter kogt på udenbords vand og hertil rygende salt flæsk og i nøje afmålte bidder saltet medisterpølse, der godt i sin konsistens kunne lede tanken hen på tovværksstumper. Fra den lille saltfjerding, der stod surret til mesanmasten, havde kokken under styrmandens overvågen fået lov til at gøre et beskedent indhug i skibets beholdning af den gode fynske saltmad – men som sagt i al beskedenhed, at ingen ombord skulle forledes til at tro, at man var kommet i et skib, hvor man ikke kendte mådeholdets ædle kunst.

Kødsækken med dens indhold af ferske varer duvede i mesanriggen og skabte forjættende længsler hos besætningsmedlemmerne, hver gang de kastede et blik op på den. – Måtte den – som skipperen udtrykte det til sin styrmand – kunne dæmpe følgerne af det næsten ildsprudende salte flæsk, er dens tilstedeværelse da ikke helt forgæves. – Kun sjældent blev den firet af, og som vind og sø var genstand for

skipperens opmærksomhed, var kødsækken det i lige høj grad, at ingen i et svagt øjeblik skulle fristes til at forgribe sig på dens attråværdige indhold.

I en skonnert af den størrelse, der her er tale om, bestod besætningen, foruden skipper og styrmand, af fire mand, hvoraf kun den ene var befaren, hvilket vil sige, at han i mindst 18 måneder skulle have faret til søs og i den tid have gjort mindst to rejser til havne, der, som det stod i konditionerne, *ere beliggende vest for en linie fra Texel til Kap Lindesnæs eller øst for en linie fra Rügenwalde til Kalmar.*

De øvrige ombord kunne være og var som regel mønstret under betegnelsen ungmand, dog at den ene af disse tillige var påmønstret som kok, men alligevel skulle gå vagterne med og være til rådighed på dækket i den udstrækning arbejdet i kabyssen levede ham tid dertil. At han var udstyret med titlen *kok* var ingenlunde ensbetydende med, at han forud havde sat sig ind i madkunstens mysterier og slet ingen garanti for, at det ville blive kulinariske frembringelser af høj standard, der ville se dagens lys i den trange og tilsodede kabys. Alene søsygens kvaler forhindrede ham i at koncentrere sig om det betydningsfulde hverv, der på en vis måde var blevet ham påtvunget ved at blive hægtet sammen med hans jungmandstitel. Men skik og brug i sejlskibene var nu en gang, at man måtte begynde sin maritim karriere som, som det populært hed, *fransk kok og ungmand*. Det hørte så med til styrmandens mange gøremål at indvie den uerfarne i det kulinariske mysterium, hvilket tit og ofte foregik med slående argumenter i bogstaveligste forstand.

Mange af datidens sejlskibskaptajner var ikke uden ambitioner, når det drejede sig om at præsentere deres fartøj så fordelagtigt som vel muligt. Det kunne give sig besynderlige udslag. En svendborgskipper, der var fører af en 3-mastet slettopskonnert på beskedne 200 tons, stillede det krav til skibets kok, at denne ved anløb af havn skulle være iført hvidt kokkeantræk, herunder hvid, høj kokkehue. Dette ville efter hans mening omgive hans højtelskede skonnert med en nimbus, ingen af hans skipperkolleger ville være i stand til at leve

op til. Når man tager de sanitære forhold i en skonnert i betragtning, vil man forstå, at kokken ikke kom til at fejre noget jubilæum der ombord. Hans deltagelse i arbejdet på dækket i det forlangte kostume skabte ihvertfald opmærksomhed, hver gang skonnerten anløb en havn.

Det spillede i det hele taget en stor rolle, at fartøjerne tog sig ud til deres allerbedste fordel. Slendrian og ligegyldighed overfor alt stående og løbende gods tåltes ikke. Man ville gerne skabe en myte om, at i svendborgskonnerter, og i sydfynske fartøjer overhovedet, værnedes man om, hvad der var en betroet. Derfor var masteskrabning og maling af ruf og skylighter næsten faste punkter i dagens arbejdsprogram. Salingerne skulle helst være lakerede og i velholdthed ikke stå tilbage for stuegulvet i hjemmet, som man iøvrigt kun sjældent havde stunder til at bære med sin nærværelse.

De uafviselige krav til renlighed og ordenssans undgik ikke at smitte af på besætningen og var utvivlsomt kimen til, at sejlskibssømanden yndede at omgive sig med orden og properhed. „*Plads til alt og alt på plads*,“ var et slogan man i mange af de sydfynske konnerter dagligt havde for øje, når man havde ærinde i sejlkøjen eller andre lokaliteter under arbejdet ombord. Enhver, der har haft et sejlskibsdæk under fødderne, forstår stoltheden hos den svendborgskipper, der for mange år siden overfor kolleger fremhævede sit fartøjs gode stand med ordene: – Har I set mine joller og davider? – Tilhørerne fornåm i ordene en verden af beundring og glæde over den nymalede tilstand hans jollebomme og redningsbåde befandt sig i.

På de søgrønne ruftag og hvidmalede skanseklædninger kunne man kende en svendborgskonnert, hvor på kloden man mødte den, og havde den, der kom ombord i lovligt ærinde, brugt måtten ved landgangen med flid, skulle han være velkommen i salonen agter, hvor familieportrætter gennem flere generationer og skibsbilleder prydede skoddet. Under det uundværlige sladrekompass over det frynsedugede bord tog den vejrbidte skipper imod, mens hans blik, der i sig havde en spejling af fjerne horisonter, tog bestik af væsentligt og uvæsent-

ligt. Skønnede han, at det sidste var tilfældet, blev en forcering af kahytslejderen på et hastigt tilbagetog det sandsynligste resultat af den besøgendes anstrengelser. Var der derimod en reel baggrund for besøget, slog den fynske gæstfrihed ud i lys lue og gav sig ikke sjældent udslag i, at der blev tømt en skål på begges velgående.

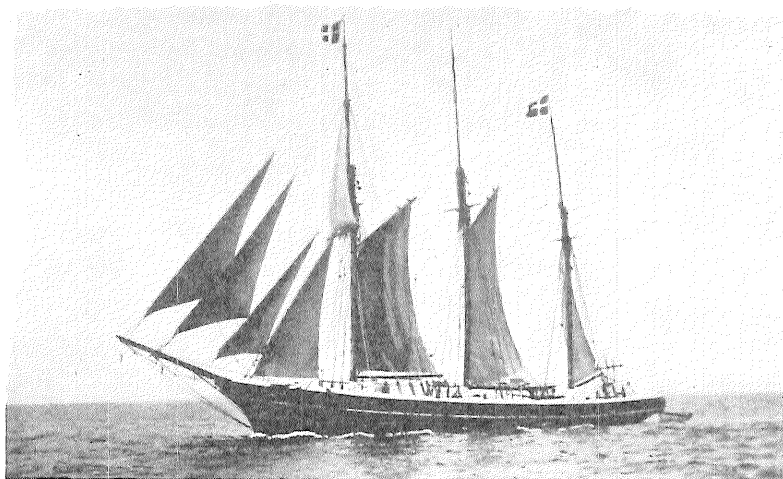
I en bestemt svendborgskonnert, hvor traditionerne holdtes i hævd, fremviste skipperen med synlig stolthed et par dåser konserver, der stammede fra hans fars tid som fører af skibet. Fra kistebænken, hvor de havde deres plads, blev de med nænsomhed fremdraget til beskuelse. Den gæst, hvem denne gunst blev til del, kunne godt forlade sig på, at han var blevet accepteret, og ikke sjældent gik der bud til kokken om, at der ved serveringen af middagen i dag ikke taltes sorte fingeraftryk på servicet eller kabysfedt på bestikket.

### *3-mastet skonnert „Cornwall“*

Da jeg i slutningen af tyverne mønstrede i 3-mst. skonnert „Cornwall“, der på det tidspunkt stod hjemskrevet på Thurø, kom jeg ombord i en af de sidste „rene“ sejlere, hvilket vil sige, at der på det tidspunkt endnu ikke var indlagt hjælpemotor i skibet, hvad der senere blev. Dog ikke mens jeg var ombord i den.

Jeg har derfor en både stærk og klar erindring om den særegne stemning og atmosfære, der herskede i et fartøj uden motorstøj. Under sejlads hørte man kun selve fartøjets arbejden i søen, tovværkets giren i blokkene og lyden fra sejlenes stræk, måske et forsejls skarpe smælden, hvis fartøjet ikke blev holdt til vinden. Men ellers en velgørende stilhed, som sikkert mangan gammel sejlskibssømand, de få der er tilbage, vil kunne genkalde sig. De lyde, der i et sådant fartøj nåede ens øre, havde fortrolighedens stemme.

Udviklingen førte med sig, at så at sige alle oprindelige sejlskibe, for at kunne klare sig i konkurrencen med de hurtigere dampskibe, fik en såkaldt hjælpemotor installeret. Bygget som de omtalte skibe var til sejl alene, var det, set ud fra et æstetisk synspunkt, ikke så lidt af vandalisme at lægge en osende og hamrende petroleumsmotor



3-mastet skonnert „Cornwall“ af Thurø, bygget 1906 af J. Ph. Jørgensen, 212 brt. Senere hjemmehørende i Svendborg, dernæst i Korsør. Krigsforlist i Østersøen 1944. Foto i Søfartssamlingerne ved Svendborgsund.

*The three masted schooner "Cornwall" of Thurø, built in 1906, 212 gross tons.*

ind i et sådant fartøj. Der var noget forkert ved det. Også af den grund, at de så blev „rigget ned“, hvilket vil sige, at topstænger og ræer blev fjernet, så muligheden for den oprindelige sejlføring blev mindsket. Hjælpmotorens tilstedeværelse gjorde topsejl og råsejl overflødige, fordi man ikke længere i samme grad som før var afhængig af vindens fremdrift. Man kunne ved motorens hjælp gå op imod strøm og vind og satte under gunstige forhold blot et såkaldt støttesejl – et bomsejl og måske mesanen.

Et sådant misfoster af et fartøj var egentlig et sørgeligt syn, der måtte skære enhver elsker af vore den gang så talrige sejlskibe dybt i hjerte og sjæl. Gennemrystede af motorens dunken og med en sodsværtet mesan haltede de sig frem over havene i indskrænket fart, som oftest som kul- og træslæbere i østersøfarten og i de hjemlige farvande.

De lange rejser over de store have var forbi. Man kan med fuld ret sige, at de var som stækkede fugle, hvis flugt over verdenshavene var

forbi og uigenkaldeligt slut. Mange gamle søfolk, der havde været med i de lange rejsers tid og som virkelig holdt af sejlskibene trods sliddet og slæbet med sejlenes regering, som det hed, græmmede sig i deres hjerte over denne udvikling. De havde kunnet se skønheden i en „påklædt“ sejler og havde følt sig hjemme på deres arbejdsplads i de store højder. Man kan i høj grad sige, at de havde følt selve sejladsens glæder – blot det at arbejde med skibets sejlføring, der var forskellig under de skiftende vejr- og vindforhold. At blive drevet frem af en motor, som de i sagens natur måtte føle som et fremmedelement, var dem stærkt imod og gav anledning til mange mishagsytringer. De holdt for meget af skibene til at lade deres utilfredshed gå ud over disse, så det var altid de forhadte motorer, det gik ud over. Øgenavne som „hakkemaskiner“, „oseuhyrer“ o. a. var almindelige.

I „Cornwall“ var der altså på det tidspunkt ikke en sådan fredsforsyrer. Ingen fedtet olie flød over dækket. Tovværk og sejl havde den patina som kun vejr og vind, søvand og almindeligt brug havde givet det og *den gamle* agter, skipperen, måtte ikke dele salonen med en solaroliemotor, men kunne uindskrænket residere i sin kahyt, der havde den størrelse, skibets bygmester havde anset for passende for chefen i en 3-mastet skonnert.

Vi var en besætning på ialt 6 mand, skipperen iberegnet. Hans navn var Laurits Madsen og han var en ægte thuriner, bosat på denne dejlige sydfynske ø, som han følte sig nær forbundet med. Det var mit bestemte indtryk, at han nærede en ikke ringe stolthed over, at der på agterenden af skibet stod malet – Cornwall af Thurø –. Navnebrættet var kunstfærdigt udført med krummelurer og var malt i gult og rødt. Jeg tror, at han også gerne havde set, at der havde været en gallionsfigur under klipperstævnen. Men det var der altså ikke.

„Cornwall“ var ikke nogen egentlig skønhedsåbenbaring. Der var ikke den elegante flugt over dens linier. Dens klipperstævn var vel nok det kønneste ved den. Men det øvrige svarede ikke rigtig dertil. Lidt plump i linierne og med en agterende, bygmesteren ikke havde



Rekonstruktion af mandskabslukaf i en Svendborg-skonnert, med skibskiste, spyttebakke, kaffekedel, bord og lampe. Køjerne er skjult bag køjegardiner. – Søfartsudstillingen i Svendborg 1953.

*Reconstruction of the fo'c's'le of a Svendborg schooner.*

haft særligt held med. Den var ikke spejlgattet og heller ikke, hvad der ville have klædt den, rigtig afrundet i formen. Nærmest en mellemting af disse to former.

Den var rigget som slettopper med fokkerå og spidser og var på 212 brt., bygget på Thurø i 1906 af J. Philip Jørgensen, der da var korresponderende reder. Senere disponeredes den af A. Jensen, R. W. Rasmussen, J. Jørgensen og kaptajn Rasmus Nielsen, alle af Thurø. Også „Cornwall“ led den skæbne at få indlagt hjælpemotor, men det

skete først i 1931, da den kendte skibsreder A. E. Sørensen, Svendborg, blev reder for skibet. Dets endeligt mødte det under anden verdenskrig, idet det i 1944 krigsforliste i Østersøen. Det var da afhændet til rederiet „Storebælt“ i Korsør.

Til trods for, at kaptajnen var en sejlskibssømand af den gamle skole, en mand der havde faret til søs i sejlskibe alle sine dage, var han ikke præget af den hårdhed og barskhed, der ellers var kendetegnet for søens folk på den tid. Han var stilfærdig og omgængelig overfor sine folk og havde egentlig kun én svaghed, nemlig den bekendte thurinske småtskårenhed med hensyn til den daglige kost ombord. Hans påholdenhed i den retning svarede ganske godt til de øvrige thurinerskipperes. Egentlig mangelfuld var kosten ikke, men den var uhyre spartansk og tillod ikke frådseri i nogen som helst retning. Klipfisk var den ret, der bestandig gik igen og det flere gange om ugen. Måske havde han en bestemt hensigt med dette traktement. Det bevirkede ihvertfald, at folkene forude efterhånden blev så led og ked af denne ellers ikke så ringe spise og dårligt gad se den, når kokken synligt brødebetyngtet frembar den ved middagstide. Denne, kokken altså, havde fundet ud af, når besætningsmedlemmerne om formiddagen fandt på at spørge, hvad middagsmaden stod på den dag, da at sige: – oksesteg! Vist egentlig ikke for at drive gæk med folkene, men mere for, at de så blev indgivet forventningens glæde, der jo som bekendt ikke er den ringeste, der eksisterer. – Faktisk fik vi klipfisk tre gange om ugen. Og afvekslingen bestod kun i, at vi så ind imellem fik plukfisk. Selv om det var en behersket afveksling, bevirkede det dog, at det svandt i beholdningen af klipfisken – mere end skipper Madsen nok egentlig skøttede om.

Styrmanden ombord var en ældre mand, Gommesen, der var hjemmehørende i Ommel på Ærø. Også en gammel sejlskibsmand, der havde tilbragt det meste af sin tid i sydfynske sejlskibe og været overalt på kloden, hvor disse fartøjer på hin tid viste flaget. Intet ombord i et sejlskib var ham fremmed. Han var fortrolig med sejladsen under alle forhold og var som skipperen en fredsommelig natur. De hårde og barske vilkår i datidens skibe var ligesom gledet hen



over ham uden at mærke ham. Han var god ved besætningen og lærte gerne fra sig af sin store viden til os nybegyndere. I timevis kunne han, når det var magsvejr og sejlmanøvreringen ikke krævede alles tilstedeværelse ved fald og braser, give sig tid til at indvie os unge mennesker i sejlsyningens vanskelige kunst. Han var tålmodig og fortalte under arbejdet løs om sine mange oplevelser i sit lange liv på havene. Og ikke blot det, men han var også selv en andægtig tilhører, når det drejede sig om at lytte til, hvor vi kom fra, og vore familieforhold interesserede ham tilsyneladende.

Det var således et godt forhold ombord, officerer og besætning imellem. Det er måske derfor jeg med særlig glæde husker min tid i denne gamle skonnert. Disse forhold opvejede ihvertfald den ensformige og trivielle kost. Vi vidste jo på forhånd allesammen, at det var en thuriner, vi var kommet i. Så forventningerne var stemt derefter. Og så var kravene i den retning jo helt anderledes dengang end i vore dage, hvor man godt kan undre sig over, at velfærdsstatens ungdom kan finde på at nægte at „tørne til“, hvis en dag frokostens rullepølse viser sig at være lidt mere fed end sædvanlig.

Sejlsyningen i „Cornwall“ er et kapitel, jeg gerne vil dvæle lidt længere ved.

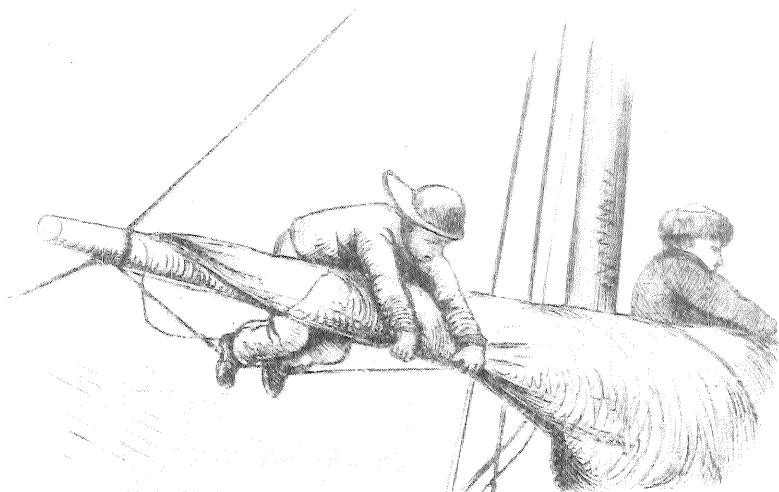
Som så meget andet ombord var heller ikke skibets sejl af særlig god beskaffenhed. Det var derfor nødvendigt med stadige reparationer. Særlig var vores bredfok af en meget skrøbelig kvalitet og faktisk altid i en sådan tilstand, at den dårligt tålte, at vinden blæste på den. Og det var jo strengt taget derfor, vi havde den. Af dens oprindelige dug var der ikke meget tilbage. Den var lap på lap og derfor befandt den sig som oftest i hænderne på styrmanden og mig på sejlsyningens område yderst ukyndige. Men den gav os anledning til mangan hyggelig sludder i lukafet eller på dækket, alt efter som vejret nu var. Min sejlhandske, som endnu i dag er i min besiddelse og som jeg værner om næsten som et klenodie og som er en af mine kæreste ejendele, den eneste ting, bortset fra minderne, som eksisterer fra min tid i „Cornwall“, fik jeg lært at bruge under Gommessens tålmodige vejledning. Utallige, næsten som ørkenens sandskorn, er

de sting, den har været med til at sy på „Cornwall“s skrøbelige sejl. Det er nu bagefter mit indtryk, at kaptajn Madsen, der vist egentlig havde den største part i skibet, hvis det da ikke helt og holdent var hans eget, simpelthen ikke havde midler til at lade skibets sejl forny. Gang på gang blæste forsejlene i blot halvdårligt vejr halvvejs ud af ligene, så de i hast måtte bjerges. Så *hvis* skipperen, hvad vi nu sjældent havde fornemmelsen af, var en hårdtsejlende mand, måtte han af nærliggende grunde holde en sådan eventuel tilbøjelighed i ave. Det lod sig simpelthen ikke gøre at kaste sig ud i slige vidtløftigheder. Her dannede han en undtagelse fra mange af sine kolleger i de sydfynske skonnerter, hvoraf mange var hårdtsejlende folk, der holdt af at presse deres fartøjer til det yderste. Erindringen om disse hardboilede vindhunde lever endnu hos de relativt få sejlskibsfolk, der er tilbage.

Der er med vilje ikke min hensigt at beskæftige mig så meget med selve sejladsen i den skonnert, jeg i denne artikel har gravet frem fra min erindring. Det skal mere være de folk, jeg derfra husker, jeg her vil tale – eller rettere skrive om. Enkeltes videre skæbne kender jeg og har fulgt gennem årene. Men det vil jeg senere vende tilbage til.

Matrosen, for en sådan havde vi i „Cornwall“, hed Otto og var, så vidt jeg husker, fra Horsens. Nok var han befaren, men i de tider var det småt med hyrer, så han havde måttet lade sig mønstre som letmatros. Organiseringen af søfolk var jo på de tider ikke så generel som nu. Så hvis en skipper for at nedskære hyren fandt det for godt, kunne han godt insistere på, at selv en befaren mand med sin sejltid i orden måtte tage til takke med at blive mønstret som letmatros. Der var jo mange om jobbet. Så ville den ene ikke have det, stod der mange andre, der af den bitre nød var tvunget til det.

Otto var en dygtig sømand, der vidste alt om arbejdet med sejlene, hvorfor han var styrmanden en næsten uvurderlig arbejdskraft. De 70 kr. han fik om måneden, var vel nok en af skibets udgifter, der var bedst anvendt. Besværlighederne med de skørnede sejl fik ham tit og ofte til at overveje om han ikke skulle sige sin måned op. Men



Arbejde ombord: sejlene beslås. Træsnit efter Chr. Blache i Ude og Hjemme  
1877-78.

*Furling the sails.*

styrmandens iver med at sy og reparere fik ham gang på gang til at ændre beslutning, så han blev. Men tit og ofte kom han småbandende ned fra stortoppen eller ind fra klyverbommen med fortvivlelse og håbløshed i sit ellers venlige og åbne ansigt. Han var en god sømand. Desværre har jeg aldrig mødt ham siden. Men at han senere blev en af de solide i den danske sømandsstand, har jeg aldrig været i tvivl om. Er han gået til sammen med andre mange hundrede i det store ragnarok, der skulle komme mange år efter vores tid i „Cornwall“, men som vi ikke dengang drømte om, skal her prentes en minderune til hans erindring.

Den næste i rækken af besætningsmedlemmer, rækkefølgen er ganske tilfældig, var ungmanden Kresten, der var søn af en skibsfører, Raahauge, fra Marstal. Faderen var fører af en af de rigtige langfarere, nemlig 3-mst. skonnert „Sif“, der var hjemskrevet i den ærøske søfartsby. Fra faderen havde Kresten arvet de søfartstraditioner, der var så rige på de sydfynske øer i de tider, og han har siden

bevaret sin tilknytning til søens arbejde. Han er i dag skibsfører i et af vore bugerselskaber. Jeg har senere mødt ham, og han har stadig det blik i øjnene, der ligesom skuer mod fjerne horisonter, og hans gang har, til trods for at de lange rejsers tid er forbi, en mindelse om atlantehavsdønninger, ligesom han har bevaret det ægte ærøske tonefald i sproget og det lidt drengede smil, som jeg husker trods de henved fyrretyve år, der snart er gået, siden vi hos styrmand Gommesen i „Cornwall“ fik de første lektioner i den ædle sømandskunst.

Da vi i sin tid mønstrede i „Cornwall“ og forlod Ærøskøbing, hvor vores rejse begyndte med destination Riga, stod Krestens far på „Sif“s dæk og svingede med sin kasket til afsked. Det var en lidt beklemt ungmand, der i vores fælles travlhed ved faldene tog sig tid til at vinke igen, mens vi stod havnen ud med den gamle og lidt skrøbelige skonnert.

Der var en lokalitet ombord, der særlig havde styrmand Gommessens bevågenhed, og det var skibets lokum. Af en eller anden mærkelig grund holdt han af at opholde sig der. Og det var ikke af den grund, som stedet almindeligvis var bestemt til, for han opholdt sig der i både tide og utide. Med døren stående på klem gav han derfra sine ordrer om sejlmanøvrer og alt andet arbejde iøvrigt. Jeg tør godt påstå, at han opholdt sig i denne trange lokalitet fuldt så meget som i sit eget kammer. Denne mærkværdige særhed hos ham var en kilde til stadig undren hos os besætningsmedlemmer. Nu var rummet selvfølgelig ikke opvarmet, så det kan ikke have været fordi han var særlig kuldkær, at han havde valgt det til et slags kvarter. Kun når en eller anden følte en naturlig trang til at benytte stedet, veg han pladsen. Men han annekterede det hurtigst muligt igen. Det mærkeligste var, at skipper tilsyneladende accepterede tingenes tilstand. Ihvertfald erfarede ingen af os, at han nogensinde fandt anledning til at påtale forholdet.

Kokken ombord i „Cornwall“, Jens Laursen, var som jeg svendborggenser, og iøvrigt en gammel barndomsven. Vore familier havde været og var naboer gennem alle barndomsårene.

Egentlig var han såkaldt dampskibskok og havde sejlet i dampere gennem en hel del år. Hvad der havde bevæget ham til at søge hyre i „Cornwall“ og til en langt mindre hyre, end han var vant til i dampere, er stadig en gåde for mig. Til og med skulle han gå vagterne med og tage sin rortørn. Denne forskel i arbejdsvilkår, som han frivilligt var gået ind i, var mig en kilde til stadig forundring. Nu er det mig ikke muligt at få opklaret årsagen, idet han forlængst er gået bort. Nogle år efter vores tid sammen i „Cornwall“ forsvandt han en nat ud over siden på den damper, hvori han var forhyret. En opklaring af tragedien er aldrig kommet for dagen. Hans sko ved lønningen var det eneste tavse vidnesbyrd om et drama, som berørte mig dybt. Jeg havde mistet en god ven. Havet, det nådeløse, gav ham aldrig tilbage.

En romantisk natur var han og det kan måske være denne egenkab, der bød ham at søge tilbage til et af de sejlskibe, hvori han havde begyndt sin maritime karriere.

Det var nu så som så med romantiken i gamle „Cornwall“. Tilværelsen var realistisk og arbejdsdagen lang og krævende. Frivagterne var præget af søvn og atter søvn, afbrudt af bestandige udpurringer, når der skulle vendes og frivagtens tilstedeværelse på dækket var påkrævet. Men det er nu ikke helt rigtigt at sige, at romantiken ikke eksisterede. Det gjorde den trods alt. Selvfølgelig er tiden, nu så mange år efter, farvet af, at årene er gået og hele epoken er kommet på afstand.

Men livet under sejl har nu engang i erindringen noget besnærende over sig. Vi var unge, sindene var åbne for alle indtryk. Men atmosfæren i en skonnert uden motor kun drevet frem af sejl, var, som jeg tidligere har sagt det, en oplevelse, jeg ihvertfald ikke ville have været foruden. Sejlens svulmen, fartøjets arbejden i søen og søernes rasen langs den læ side, arbejdet med sejlene under de skiftende vejr- og vindforhold, mens fartøjet som et levende væsen tumlede sig i den grønne sø, var livet for unge mennesker, der havde valgt søen og datidens skibe som deres arbejdsplads – den eneste de kunne tænke sig.



Til forskel fra i dag, hvor det pekuniære spiller den afgørende rolle i unge menneskers valg af arbejdsområde, var det, det tør jeg godt påstå nu så mange år efter, kærligheden og interessen for skibene under sejl, der havde fået os til at vælge dette arbejde uagtet vi vidste det var forbundet med afsavn, som elendige boligforhold og ringe kost, lang arbejdstid og lille løn. Fornødenhederne var på hine tider små og man kan godt undre sig over, hvordan den beskedne hyre kunne slå til til beklædning og personlige fornødenheder.

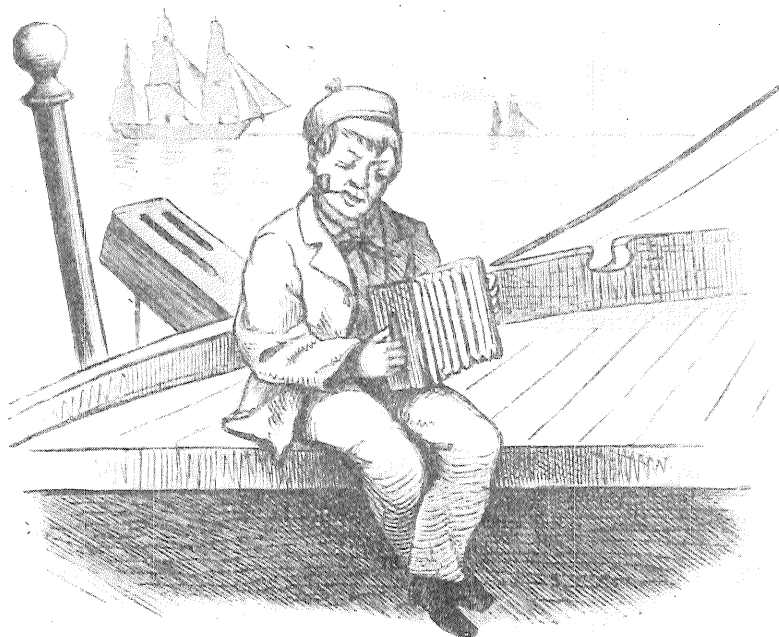
Dette var et par sidespring. Vi skal tilbage til „Cornwall“ og dagligdagen ombord.

### *Rortønnen*

Dette vigtige arbejde, som alle ombord, også kokken som allerede sagt, måtte tage del i, var vel nok det, der stillede de største krav til en god fysik. På det åbne halvdæk, styrehus fandtes ikke, kunne arbejdet med at holde den udstukne kurs i al slags vejr være krævende. En god og varm påklædning var nødvendig, og det var netop, hvad ingen af os var i besiddelse af. Et par gode varme søstøvler og en solid frakke var ting vi måtte nøjes med at stå og drømme om, mens vi efter bedste evne forsøgte at holde skibet på kursen. Navnlig for en nybegynder var kompasset en drilagtig ting. Kompasnålen ville være alle andre steder, end netop der hvor den skulle. Det værste var, at kunne man ikke holde kurs, begyndte sejlene at blafre og true med at bomme over. Navnlig under bidevind-sejlad, hvor det gjaldt om at styre så nær vinden som muligt, var den gal. Man skulle helst, ihvertfald i en råsejler, holde den ca. 6 streger fra vinden, og det kunne til tider være svært for en uerfaren roergænger.

Gik det helt galt, kom enten styrmand eller skipper op ad kappen fra salonen og så var der til en i en god mening.

Under helt ugunstige vejrforhold blev man, for ikke at risikere at blive blæst ud over siden, surret med en line om livet, der i den anden ende var gjort fast til ratstammen. Denne foranstaltning kunne dog ikke forhindre, at man af de søer, der ustandselig vaskede ind



Sømanden med sin harmonika nyder frivagten ombord. Træsnit efter Chr. Blache i Ude og Hjemme 1877-78.

*Sailor with his concertina.*

over, blev gennemblødt til det bare skind. Under sådanne situationer var ens romantiske forestillinger om sølivet meget langt borte og længslen mod køjen i lukafet forude voksede i takt med søerne, der skyllede ind over den ensomme og til tider let fortvivlede rorgænger, som ikke så sjældent tillige måtte slås med søsygens kvaler, hvad der gjorde ham endnu mere uskikket til at holde styr på den urolige og drilske kompasrose.

Afløsningen var derfor imødeset med ikke så lidt forventning. Når den endelig indfandt sig vaklede man ør, gennemblødt og en smule lettet hen over det slingrende dæk, kravlede ned ad lejderen til lukafet, trak kappen til og krøb til køjs under den ganske vist klamme

dyne, hvorefter man omgående faldt i søvn, drømmende om helt ustyrligt roterende kompasroser. – Næh, en jungmands liv i et sejlskib var ikke altid en dans på hverken kompas- eller andre roser.

Tiden bringer jo som bekendt tingene noget på afstand, og man ser begivenheder og hændelser i et andet lys. Det er jo gudskelov sådan, at strabadserne glemmes og at man kun husker de lyse timer. Og dem var der gudskelov mange af i de gamle skonnerter. Var det ikke tilfældet, ville de erindringer, jeg her sidder og nedfælder på papiret, kun være et udtryk for en falsk romantik. Livet til søs i de tider, jeg beskæftiger mig med, var en blanding af godt og ondt, som livet under alle forhold og til alle tider har været. Jeg har aldrig truffet nogen, der har villet undvære deres tid til søs. Vi har alle, alle vi der har arbejdet i de gamle sejlskibe, gode og værdifulde erindringer, som vi nu og da kan tage frem og tænke tilbage på, på hvilket alderstrin vi så end befinder os.

Men det er min personlige opfattelse, at ingen af os bør beholde dem for os selv. Vi bør hver især efter evne nedskrive dem, at de kan bevares for eftertiden. Set ud fra et historisk synspunkt bør enhver epoke, der er forbi, efter min mening fæstnes på papiret, ud fra den betragtning, at disse notater kan have betydning og interesse for kommende slægter. Det må så blive videnskabsmændenes og forskernes opgave at sortere væsentligt og uvæsentligt fra hinanden og ud af det, der bevares, tegne et billede af en forbigangen tid, dens mennesker og deres vilkår under det arbejde, de, mens de levede, udførte.

Jeg vil gerne til disse betragtninger føje det ønske og det håb, at befolkningen i dette land, hvis hovederhverv gennem århundreder har været søfart, efterhånden må blive mere og mere klar over, hvilken enorm udvikling vor skibsfart gennem disse århundreder har gennemløbet og således få en større interesse for emnet, end tilfældet er. Der er skrevet gode og oplysende bøger om vor skibsfart, men der er skrevet for lidt, og der læses navnlig for lidt om dette i virkeligheden interessante emne.

Mange gamle søfolk har taget deres viden – og deres mange gange



rige viden – med sig i graven. Det kan aldrig komme for dagens lys og vil således aldrig komme til kundskab for nulevende og kommende slægter. Det er dødt stof. Vi, der endnu lever og har erindringen, har også en forpligtelse til at sørge for, at disse erindringer kommer til at leve videre. Vore søfartsmuseer og de mænd dér, der beskæftiger sig med at samle stoffet, har efter min mening påtaget sig en påskønnelsesværdig opgave.

### *Sømanden ved landgang*

Det ligger i sagens natur, at sømanden på hin tid, altså for en 30–40 år siden, ikke var særlig velbeslået. Hyren var som nævnt, selv med datidens målestok, lille og rakte ikke langt. Der blev derfor ved sømandens landgangsture ikke råd til ekstravagance under nogen form.

De gratis glæder, såsom at vandre gennem de fremmede byers gader, var, hvad det kunne strække sig til. I flok og følge drog man ind til byen for at indsuge dens fremmede præg. Havnene var jo, og er stadig ens overalt på kloden. De ting, sømændene bragte med sig hjem ude fra det fremmede og hvoraf en del befinder sig på vore søfartsmuseer, var for det meste godtkøbskram, der ikke repræsenterede større værdi i penge. Mange af tingene lavede de selv i de få ledige stunder, de havde ombord, såsom plattingsarbejde og skibsmodeller, hvoraf mange er fremstillet med minutøs nøjagtighed.

Med den 5-mastede bark „København“s tragiske og stadigvæk gådefulde forsvinden som en uhyggelig aktualitet tæt inde på livet af os, havde en finsk sejskibsmatros fra en finsk råsejler, vi lå sammen med i Riga, lavet en pragtfuld model af dette dejlige skib, der med hele sin besætning fik så sørgeligt et endeligt. Utallige arbejdstimer repræsenterer denne model. Til trods for min mangel på både jordisk gods og navnlig mammon, overlod han mig den. Om jeg trods min armod har været i besiddelse af et eller andet attråværdigt for min finske ven, husker jeg ikke i dag. Men en byttehandel må være kommet i stand, for modellen har fulgt mig siden og står i dag på hæderspladsen i min stue. Den repræsenterer, foruden et strålende

stykke husflidsarbejde, eller vel rettere skibmandsarbejde, en sum af minder fra min tid i „Cornwall“ og ikke mindst en god erindring om en brilliant finsk kammerat, som jeg aldrig siden har mødt. Dens velformede skrog og stolte rejsning er for mig et synligt minde om min sejlskibstid.

## LIFE ON BOARD A SCHOONER OF SOUTH FUNEN

### *Summary*

One of the centres of Danish shipping in the days of sail was South Funen, or to be more precise the little town of Svendborg and the neighbouring islands of Taasinge (with the sea-faring town of Troense) and Thurø. Even as recently as 1930 some of the many schooners and smaller craft built in the numerous shipyards near Svendborg Sound and registered in this district still did not have auxiliary engines. A considerable number of the vessels from South Funen sailed on the Newfoundland run, with fish from Newfoundland to Southern Europe, while others of the small sailing ships challenged the high seas all over the globe.

During his youth in the 1920's the author sailed on several of these ships, among them the three-masted schooner "Cornwall". He gives a vivid and entertaining account of life on board and the men he sailed with in a time which seems to us so very far away because such great changes have taken place in shipping since then. The memory casts a romantic glow over life as it was then, even though the writer does not deny that the men were often treated very strictly and the food might be bad. There was not a great deal of money to spare so economies were made wherever possible. Living conditions in the tiny forecastles were far from satisfactory, the work was hard and hours long. Ships were usually undercrewed.

Most of the boys of the neighbourhood were destined for the sea as soon as they reached adolescence, and although the life of a ship's boy was anything but a bed of roses they stuck to it and could not imagine any other way of life. They despised all landlubbers and had the entire world before them.

As the years go by there are not so many left who have sailed in the old sailing ships and the author expresses the hope that as many as possible will write their memoirs so that scholars of the future will have as complete a material as possible to work upon. In a seafaring country such as Denmark the maritime museums have the important task of making our nautical past come alive for the young people of today and preserving our traditional love of the sea.